

「走りのスカイライン」の復活を目指したR32

スカイライン生誕60周年を祝して、当摩節夫氏がスカイラインの歴史について詳しく纏められた本が三樹書房から出版される。

本書は、先進性と高性能、走る欲びを追求するスカイラインの志に多くの方が共感し、戦後の我が国の自動車をリードし、多くのファンに愛されてきた歴代スカイラインについて詳しく纏められている。ALSI～R31の第1世代、R32～R34の第2世代に続き、グローバル市場に打って出た新世代のプレミアム・スカイラインV35～V37及びNISSAN GT-Rが全て解りやすく記述されている。歴代スカイラインのカタログ、年表、仕様一覧表、生産・登録台数等のデータも収められており、この1冊で歴代スカイラインのすべてを知ることが出来る貴重な力作である。多くのスカイラインファンの方々に一読をお勧めしたい。

私は60年前に初代スカイライン ALSIに出会い、その志に感動して富士精密に入社し、スカイラインの開発に従事してきた。8代目R32が日産で私が手掛けた最後のスカイラインである。スカイラインは時代の変遷に対応しつつ進化し日本車のリーダーに成長、長期間にわたってそのブランドを守り続けているが、4代目ケンメリと5代目ジャパンをピークに、1980年の後半から販売が低下し始めた。

スカイラインに憧れて入社し、スカイラインと共に歩んできた私は、多くのファンの期待に応え、光り輝いているスカイラインを見るのが夢だった。だからスカイラインの動向はいつも気になっていた。1983年当時、私はFF車を担当していたが、スカイラインが販売で苦戦していた。櫻井眞一郎氏が新しい高性能エンジンを開発して欲しいと訴えていたが、小型FF車の開発を優先していた日産にはその余裕はなかった。私は日本を代表する「走りのスカイライン」にこそ最新のエンジン、サスペンション等を与えるべきだと思っていた。

1985年に櫻井眞一郎氏の後を受けてスカイラインの主管に任命された時、次期型R32は最新のエンジンと足回りを採用し、欧州の高性能車を凌駕するスカイラインにすることと、GT-Rを復活させてクルマを通して人々に夢と希望を贈ることが私の使命だと決心した。

7代目R31はトヨタマークIIと真向勝負するためマークIIと同じハイソカーの土俵に上がって戦うも、市場では他社の後追い、スカイラインらしくないと言われる販売低下を止められなかった。このことは、相手に劣る点を補うことは必要であるが、それよりも自分の特長、強みを伸ばして存在価値を明確に打ち出すこと

の重要性を確認させてくれた。私はR32の役割をR30、R31と2代続けてモデル販売台数が大幅に低下したのを食い止めることと、走りのスカイラインのイメージを再構築して人気車種に復帰させることだと決めていた。そのために、スカイラインに期待されるポイントを集中的に強化し、スカイラインらしさを強調する選択と集中のメリハリのある手法をとった。大変勇気の要る決断だったが、第2世代のスカイラインとして、インパクトがある再出発をするためだった。車両を軽量、コンパクトにしてエンジン、足回り等走りの性能を最優先に最新技術を投入した。イメージリーダーカーGT-RのグループAレースで活躍等、スカイラインが再び世の中で注目される存在に復活させることが出来たと思っている。

1991年、我が国はバブル経済の崩壊に見舞われ、自動車の需要がセダンやスポーツカーから多用途RV車へ移行し、スカイラインも厳しい状況に立たされた。さらに地球環境にやさしいエンジン・モーターのハイブリッド車や電気自動車、燃料電池車などの新規開発で自動車メーカーは厳しい対応を求められることになった。生き残りをかけたメーカー間の提携やグループ化などが積極的に行われ、日産はルノーの傘下に入るようになったのである。

現在、クルマに要求される諸条件は大きく変わろうとしているが、人々の幸せに貢献できるようなスカイラインの発展・活躍を私は期待している。

R32型スカイライン開発主管

伊藤修一



R32ラインオフ式典で、プリンスの大先輩とともに。左から田中次郎氏、外山保氏、中川良一氏、田中孝一郎氏、筆者(1989年6月)。

スカイラインを守った個性とは

2017年という年は、「スカイライン」の誕生60周年を大々的に祝うことができ、日産自動車にとって記念すべき年になりました。

スカイラインの歴史はいくつもの不思議さに彩られています。1957年に富士精密工業から誕生した時の位置づけが、プリンスブランド本流の乗用車（セダン）だった「プリンス・セダン（AISH/AMSH系）」の後継だったことから推察できるように、プリンスのクルマづくりのまさに中心でした。59年になって高級乗用車・グロリアがここから派生し、プリンス最高級車の地位をグロリアへ譲った後も、やはりスカイラインがプリンスの経営の屋台骨であると同時に、心情的にも象徴的存在だったであろうことは想像に難くありません。

2代目・S50系スカイラインは、当時黎明期にあった日本のモータースポーツと絡んで、実に不思議な展開で日本中の注目を浴び、一躍、日本を代表する高性能セダン、通好みな本物の価値をもつオーナーカーとして独自のイメージを築き始めます。市場としてはトヨペットコロナ、ダットサンブルーバード、いすゞベレット、日野コンテッサ、三菱コルト……といったライバルのひしめくファミリーセダンセグメントに属していながら、いつしか、それらとはどこか別格な、現代風の言葉でいうと「プレミアム性」を帯びた、スカイラインならではの立ち位置が生まれていました。

しかし、その直後、1966年に起こった日産自動車・プリンス自動車工業の合併で、他の多くのクルマと同様、スカイラインも車種整理検討の対象に入りました。言い換えれば、スカイラインにも、中期的な車型統合や消滅の可能性があったのです。

この事態に際して、旧プリンス自工と自販は、一枚岩となってスカイラインの存続へ動き、しかも、「スカイラインをブルーバード並みの台数売る人気車種に育て上げる」という、大胆かつ困難なアプローチをあえて選択しました。こうして、合併後初の、正念場のモデルチェンジとなった「ニッサン・スカイライン」C10型では、商品力を磨き上げるモノづくりの側面もさることながら、日本の広告史にも名を残す「愛のスカイライン」のキャンペーンに代表されるマーケティング活動がこれにがっちり噛みあい、スカイライン独自の個性を保ったまま、一見それと相反するような大衆の人気をも同時に獲得し、月販10000台レベルの大ヒットを現実のものにします。その後も、いろいろな曲折はあったものの、ス

カイラインはもはや存続を脅かされるような存在ではなく、むしろ日産にとって代表的なクルマとしての重みをもつに至ったことは、本書の読者の皆さまはよくご存じのことだと思います。

何が彼らをそこまでさせたのか。筆者にとって、それは、やはり前述のような「プリンスの象徴」だったからではないか……という感想に帰結します。それは失った社名やプリンスブランドへの単なる懐旧からではありません。立川飛行機・中島飛行機を先祖に持つ「飛行機屋」のクルマづくりのDNAの象徴として、「人間中心」の「高性能」を追求し続ける「グランドツーリングカー」というスカイライン独自の個性が、クルマづくりに携わるエンジニア魂を動かし続けるテーマであり、決して失うことのできない本能的な魅力を宿していたからではないかと思わずにはいられないのです。

本書にもご紹介のあるとおり、2001年デビューのV35型からインフィニティブランドを通じて世界中に知れ渡ることになったスカイラインは、上記のような個性と価値で、それ以前のスカイラインを知らない国々のお客さまにも感動を拡げながら現在に至ります。今やすっかりグローバルカーの様相で、かつてのスカイラインからは隔世の感もあります。しかし、いくら時代が変わっても、スカイラインが「人間中心」で「高性能」な「グランドツーリングカー」という変わらぬ個性をこれからも不断に追求していくことを、社内からも願ってやみません。

日産自動車グローバルブランド
エンゲージメント部

中山 竜二



スカイライン60周年記念イベント「SKYLINE TIMELINE」(2017年4月 六本木ヒルズアリーナ)。

目次

- 「走りのスカイライン」の復活を目指したR32 伊藤修令／2
「走りと実用性」を備えたR33、R34 渡邊衛三／4
スカイラインを守った個性とは 中山竜二／6

スカイラインの歴史

- 第1章 スカイライン前史 …… 10
第2章 スカイラインの誕生から7代目まで …… 12
第3章 R32、R33、R34型スカイライン …… 18
第4章 11代目から13代目およびNISSAN GT-R …… 30

カタログでたどる 歴代スカイライン —R32、R33、R34型を中心として—

- SI系(初代 1957年4月～1963年11月)／34
- BLRA-3型(スカイライン スポーツ 1962年11月～1963年生産中止)／35
- S50系(2代目 1963年11月～1968年8月)／35
- S54系(スカイラインGT 1964年5月～1968年8月)／36
- C10/GC10型(3代目 1968年8月～1972年9月)／36
- PGC10/KPGC10型2000GT-R(初代GT-R 1969年2月～1972年9月)／37
- C110/GC110系(4代目 1972年9月～1977年8月)／38
- KPGC110型2000GT-R(2代目GT-R 1973年1月～4月)／39
- C210/GC210系(5代目 1977年8月～1981年8月)／40
- R30型(6代目 1981年8月～1985年8月)／41
- R31型(7代目 1985年8月～1989年5月)／42
- R32型(8代目 1989年5月～1993年8月)／44
- R32型GT-R(3代目GT-R 1989年8月～1995年1月)／61
R32型GT-Rのレースシーン／70
- R33型(9代目 1993年8月～1998年5月)／72
- R33型GT-R(4代目GT-R 1995年1月～1999年1月)／88
R33型GT-Rのレースシーン／97
- R34型(10代目 1998年5月～2001年6月)／99
- R34型GT-R(5代目GT-R 1999年1月～2002年8月)／107
R34型GT-Rのレースシーン／120
- V35型(11代目 2001年6月～2006年11月(クーペは2007年10月))／123
- V36型(12代目 2006年11月～2014年2月
(クーペは2016年1月、クロスオーバーは同年6月))／124
- V37型(13代目 2014年2月～)／126
- NISSAN GT-R(2007年12月～)／127

- 年表／129
- スカイライン仕様一覧／134
- スカイライン生産・登録・輸出台数／137
- 参考文献／138
- あとがき／139

スカイラインの歴史

わが国でスカイラインほど多くの熱烈なファンに愛されたクルマは少ないのではないだろうか。そのスカイラインが2017年に誕生60周年を迎えた。

初代スカイラインは1957年4月24日に誕生。その頃、高速道路の建設計画も具体化し、クルマに対する高性能化の要求も高まっていたが、当時、わが国の乗用車らしいクルマは、外国メーカーと技術提携して組み立て、その後国産化した日産のオースチン、いすゞのヒルマン、日野のルノー、1955年1月に発売された純国産のトヨベツクラウンしかない時代に、4年の歳月をかけて開発されたスカイラインはグランドツーリングの喜びを高い次元で体験できるクルマとして誕生した。その後、その価値は、それぞれの時代の先進技術を搭載した13代にわたる歴代のスカイラインによって、常に新しい世代へと受け継がれてきた。

本書では、第2世代GT-RのベースとなったR32、R33およびR34型スカイラインを中心に焦点をあて、歴史と変遷について巻頭では当時の写真や図版、後半ではカタログ史料を中心に振り返ってみる。

GT R

第1章 スカイライン前史

太平洋戦争でアメリカに完膚なきまでに叩きのめされて敗戦を迎えた1945(昭和20)年、それまで陸軍の軍用機を造っていた立川飛行機の有志200名ほどが独立してクルマ造りを思い立ち、1947年6月に東京電気自動車を設立。その頃ガソリンが逼迫していたので「たま」の名前で電気自動車の生産を始めた。しかし、1950年に勃発した朝鮮動乱は、わが国に特需景気をもたらしたが、同時に、鉛の暴騰を引き起こしたことで、バッテリー価格が高騰してしまった。一方、ガソリンは米軍から大量に放出されたため市場に出まわらなくなり、充電のわずらわしさ、一充電走行距離の短さなどが敬遠され、電気自動車は息の根を止められてしまった。総計1099台の乗用「たま」電気自動車を生産し、1951年6月に生産を終了している。

そこで、電気自動車からガソリン車への転換を決断したが、立川飛行機ではエンジンの製造経験はなく、外注先を物色した結果、目を付けたのは中島飛行機が財閥解体で分社化した結果生まれた富士精密工業であった。仕様検討の結果、小型車用にはトヨタや日産がまだ1000cc以下のエンジンしか持たず、パワーで優位に立つべく小型車規格上限の1500ccエンジンを発注した。

1950年11月、エンジンを受注した富士精密工業も自動車エンジン製造の経験はなく、1949年2月に東京電気自動車に出資して同社会長に就任していた、プリヂェストーンタイヤ社長の石橋正二郎が所有するプロジェクト202のエンジンをサンプルとして借用し、当時頻発したストライキに悩まされながらも、1951年10月に1484cc直列4



1947年型たま電気自動車E4S-47-II型。

気筒OHV 45馬力のFG4A-10型エンジンを完成した。

このプロジェクトは、1930年からタイヤ製造を開始した石橋正二郎が、1937年に自動車製造を考え始め、その頃パリに滞在していた、久留米出身の政治家で弁護士の植橋渡に構想を書き送り、欧州で一番評判がよく、そして日本で造るのに適当と思うサンプル車を調べ、購入して送ってくれるよう依頼した結果、推奨されたクルマであった。購入代金と送料として2200円を送金したが、幸か不幸か、日本の外交が険悪となり、戦争の気配が漂い始めたころであり、植橋夫妻は日本へ引き揚げることになり、船で持ち帰ってもらったものであった。やがて戦争がはじまり自動車製造計画は一時中断したが、戦後、この計画が実現されたのである。

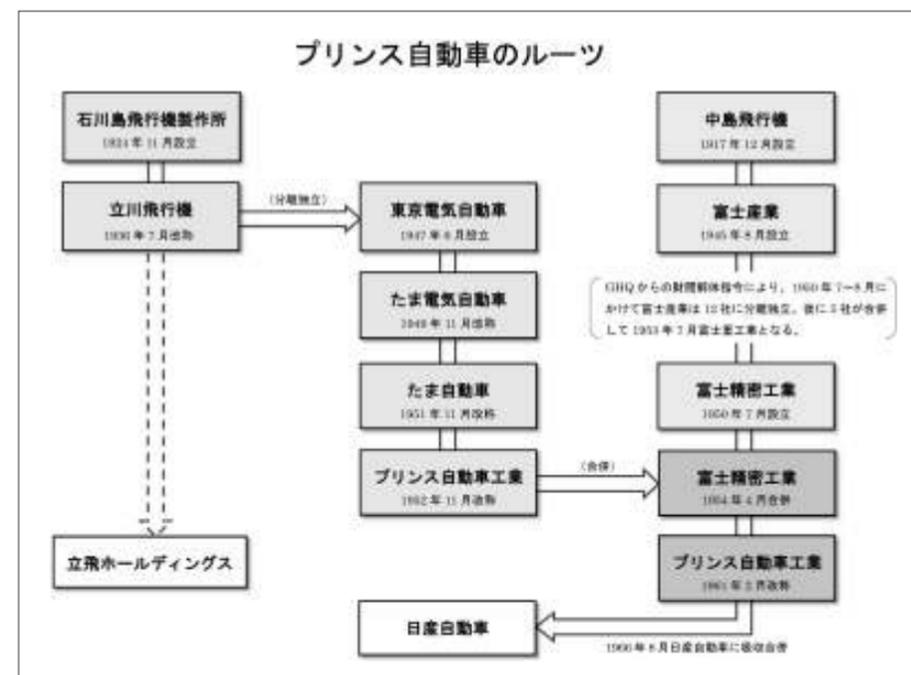
ガソリン車の車体は、たま電気自動車自身が担当し、当時、女性1名を含めて総勢わずか12名の設計陣が、4カ月でトラックAFTF-1型の図面を完成し、2カ月後には乗用車AISH-I型の図面を完成させたというから驚異的なスピードであった。そして、エンジンと合体し1951年11月にトラック、1952年2月15日に乗用車の試作1号車を完成させ、2月23、24日に運輸省の公式試験を受け、1952年3月7～9日の3日間、東京のプリヂェストーン本社ビルのショールームで展示会が開催された。

試作1号車完成から発売まで3週間ということは、今では考えられないが、当時は発売前のテストはいまほど重視されず、市場で問題が発生したら、迅速、的確に製品にフィードバックする手法が許されていたのである。こうして試行錯誤を繰り返し、あるいは乗用車先進国であった欧米のクルマを参考にして勉強を重ね、わが国の自動車産業は発展してきたのである。

車名の「プリンス」は、1952年11月に現在の天皇陛下の立太子礼行われたので、その慶事を記念して命名さ



富士精密工業に貸してバラバラにされた挙句、戻ってこなかったプロジェクト202が忘れられず、再度輸入された石橋家のプロジェクト202。



プリンス自動車のルーツ。

れた。社名も1951年11月たま自動車に、そして1952年11月にはプリンス自動車工業に変更された。

AISH系は1957年4月にスカイラインが発売されるまで、I型からVI型まで合計3768台生産された。1952年3月に発売されたI型の価格は、当時の大卒初任給が1万円足らずのとき132万円であった。やがて、価格は段階的に安くなり、1957年2月には82万円まで引き下げられ、大卒初任給も1万3000円ほどに上昇していた。

プリヂェストンの石橋正二郎は1951年4月に興銀の保有していた富士精密工業の株式を額面価格で買い取り、会長に就任している。その後、1954年4月にプリンス自動車工業と富士精密工業は合併し、社名を富士精密工業とした。



プリンス最初のガソリン車、1952年型AISH-I型セダン。

この頃のわが国の乗用車事情は、1951年6月に国内在住外国人所有の中古外国車の日本人向け払い下げが認められ、戦後初めて外国車の国内市場進出の道が開かれた。さらに、1952年7月から、関税と外貨割当制の制約はあったが、外国車の直接輸入も可能となった。これで、当時の国産車よりはるかにスマートな外国車が手に入るようになり、「待ってました」とばかりに、1953年には新車の輸入5170台に加え、譲受中古車がなんと1万3467台、合計1万8637台に達した。1953年のわが国の自動車生産台数は4万9778台であったが、乗用車は軽四輪車104台を含め、わずか8789台(18%)に過ぎ



1956年3月に発売された、前輪にダブルウィッシュボーンの独立懸架を採用したプリンスセダンスペシャルAMSH-I型。

■R31型(7代目 1985年8月~1989年5月)

1985(昭和60)年8月に発売された7代目(R31型)の開発コンセプトは「ソフトマシーン」。カタログには「やわらかい都市に、やわらかい高性能」「都市工学です」などのコピーが踊り、先代までの硬派なイメージから、軟派なイメージへの方向転換を印象付けるものであった。6代目スカイラインまでは旧プリンス設計の荻窪地区で開発されたが、7代目は開発部隊が神奈川県・厚木にあるNTC(日産テクニカルセンター)に移転統合して企画・開発された最初のモデルであった。

先代の「走り」に徹したクルマ造りは、製品としてはかなりのレベルまで熟成されたと思われるが、商業的には満足できなかったのではなかろうか。7代目スカイラインは、バブル真ただ中であった当時、トヨタのマークIIによって巻き起こされた「ハイソカー」旋風に巻き込まれたと指摘する声も聞かれた。しかし、「走り」についても、世界初の4輪操舵システムHICAS(ハイキャス: High Capacity Actively Controlled Suspension)、車内から減衰力を3段階に切り替えられるアジャスタブルショックアブソーバーの導入など進化を続けていた。HICASは第36回自動車技術会賞を受賞している。

1986年1月、ステーションワゴンが復活。5月には2ドアスポーツクーペGTSが戦列に加わった。1987年8月にはスカイラインのマイナーチェンジと同時に、グループAのホモロゲーション取得のため、クーペGTS-Rが800台限定生産され、これをベースにNISMOでチューニングを加え、ツーリングカー・レース活動を本格化し、1989年にはシリーズチャンピオンを獲得した。8代目登場後も引き続きレース参戦を続行し、第2世代GT-R開発のためのテストベンチ的役割を担っていた。

7代目は歴代スカイラインのなかで最も寿命が短く3年9カ月、2ドアクーペは3年1カ月であった。



オーストラリアでは「Nissan Pintara(ピントラ)」の名前で販売された7代目スカイライン。

第3章 R32、R33、R34型スカイライン

■R32型(8代目 1989年5月~1993年8月)

1989(平成元)年5月に発売された8代目スカイライン(R32型)は「ハイソカー」の仲間入りを狙った先代とは打って変わって、スカイライン本来のスポーティーなスタイルと高質な走りを追求した高性能スポーツセダンへの回帰を果たした。個性的で格好良いボディーは、ホイールベースは先代と同じだが、リアオーバーハングを切り詰めて全長を短く、車幅とトレッドは広く、そして車高を低くしている。エンジンは2.0ℓ 6気筒ツインカムを主力とし、新設計の4輪マルチリンクサスペンション、4輪操舵のSUPER HICAS、4輪ディスクブレーキ(1.8ℓモデルを除く)などの先進技術を装備していた。

8代目(R32型)の開発は、7代目(R31型)が発売された3カ月後の1985年11月には市場調査を開始し、1986年1月から活動を開始、7月に開発基本構想が経営トップに承認され本格的にスタートしている。この頃、日産自動車の市場シェアは25%台まで下落しており、その劣勢を挽回するためいろいろな活動がスタートしていた。そのうちの一つに「901活動」があり、これは1990年に「世界のトップレベルである」と評価されるクルマを造ろうという志の高い活動であり、これをR32型開発の目標達成活動としたことで、二律背反する問題に直面しても、一切妥協せずに両立させるチャレンジ精神が開発メンバーに醸成されたという。

R32型の目指す走りを、速さ、限界の高さ、限界時のコントロールのしやすさ、確かなステアリング・インフォメーションでドライバーの意のままに操れることなどを目標に、ターゲットとするクルマを求めて、VWゴルフGTI、プジョー205GT16、アウディ・クワトロスポーツ、メルセデス190E-2.3-16バルブ、ポルシェ944ターボ、BMW M3、ポルシェ959などに試乗して検討した結果、最終的にポルシェ944ターボをターゲットとして選んでいる。そして、R32型のメイン車種である2.0ℓ GTS-t Type Mはこれを目標に、GT-Rはこれを凌駕することを目標に開発が進められたという。

1989年8月には電子制御トルクスプリット4WD(ATTESA E-TS)を装備したGTS-4が追加発売され、同時にR32型GT-Rが戦列に加わって万全の態勢が整った。

1990年9月、スカイラインの生産累計300万台突破を

記念した特別仕様車「4ドアスポーツセダンGTSアーバンロード」が発売された。

1991年1月にはGT-Rの1990年全日本ツーリングカー選手権シリーズチャンピオン獲得を記念して、限定車「2ドアスポーツクーペGTS Vセレクション」が発売された。

1991年8月、マイナーチェンジと同時に新開発の2.5ℓ直列6気筒ツインカム24バルブPLASMA-RB25DE型エンジン搭載車を追加設定し、5速MTと新たにフルレンジ電子制御5速オートマチック(フロア5速E-AT)が設定された。

1992年1月には、GT-Rの1991年全日本ツーリングカー選手権シリーズチャンピオン獲得を記念して「2ドアスポーツクーペGTS VセレクションII」が1500台限定発売された。

1992年4月に発売された特別仕様車「スカイラインオーテックバージョン」は、4ドアのGTS-4をベースにオーテックジャパンで企画し、日産の協力を得て生産、

販売された改造車で、GT-R用のRB26DETT型エンジンをNAに改造したRB26DE型エンジン+4速E-ATを積んで安全、快適そしてイージーに速く走れるクルマを目指したモデルであった。エンジンはGT-R同様6連スロットルバルブにステンレス・タコ足エキゾーストマニフォールドを付け220ps/25.0kg-mを発生する。ブレーキもGT-Rと同じ仕様がおごられ、日産のR32型の車種にはないポジショニングのクルマであり、約200台生産された。

1992年3月に日産自動車の乗用車生産累計が4000万台突破したのを機に、記念限定車を期間限定で発売した。第1弾は5月に発売された「2ドアスポーツクーペGTS SV」で、第2弾は7月発売された「4ドアスポーツセダンGTS25 SV」および「4ドアスポーツセダンGTE SV」であった。1992年11月にはスカイライン誕生35周年を記念して「4ドアスポーツセダンGTE Type X・V」が追加設定されている。

1993年1月、同年11月に日産自動車は創立60周年を

村山工場におけるR32型スカイラインのラインオフ式。



マルチリンクサスペンション開発のために造られたテストベッド(STB)。



R32型スカイライン開発のベンチマークとなったポルシェ944ターボ。

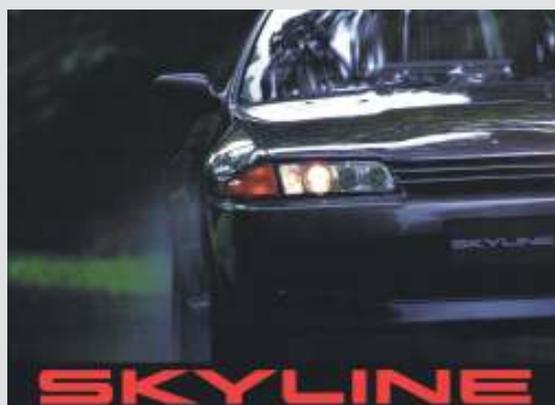
カタログでたどる 歴代スカイライン

—R32、R33、R34型を中心として—

はじめに記したように、この本の主題は第2世代GT-RのベースにもなったR32、R33およびR34型スカイラインであるが、2017年はスカイライン発売60周年という節目の年であり、初代SI系から最新のV37型、さらに、スカイラインの名前は外されたが、NISSAN GT-Rについても、わずかではあるがスペースを割き、1957年に登場したスカイラインの60年に及ぶ変遷をカタログ史料でたどってみる。

なお、R32、R33およびR34型については、限定モデルについても掲載している。

また、GT-Rについては数多くのレースで活躍しており、詳細に記すと膨大なボリュームになってしまうので、日産自動車あるいはNISMOから発行された冊子に掲載された記事から、ハイライトシーンを切り取って載せている。



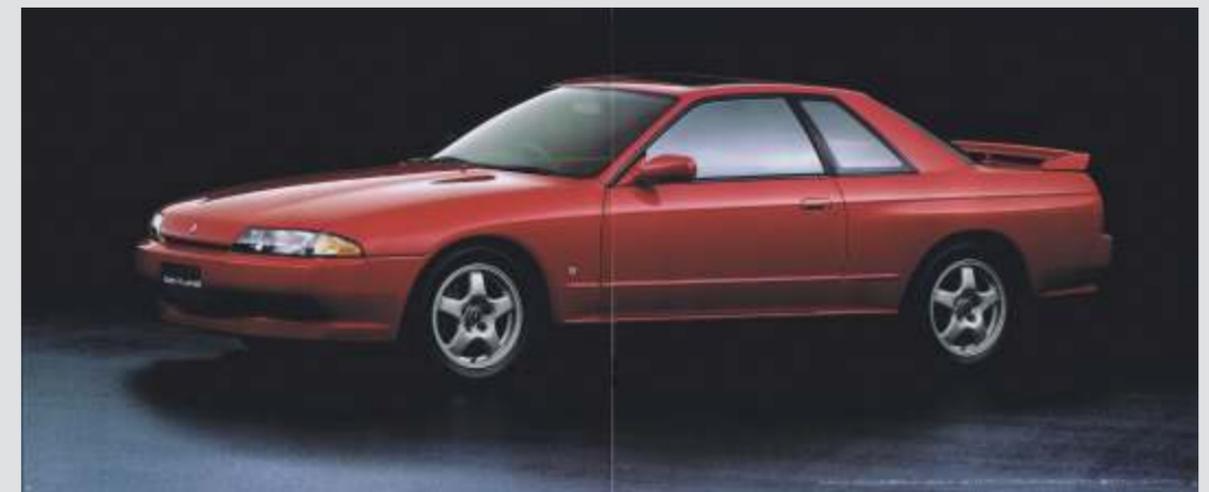
● R32型 (8代目 1989年5月~1993年8月) ●



1989年5月に発売された8代目スカイライン 4ドアスポーツセダン。先代とはがらりと変わって、スカイラインの伝統であるスポーティー・ツアリングカーへの回帰を果たした。全長を詰めて、前後を絞り込んだ丸みのあるボディは、見るからに取り回しが良さそうな形状となった。ホイールベースは先代と同じ2615mmだが、全長は4580 (先代との差-80) mm、全幅1695 (+5) mm、全高1340 (-45) mm、トレッド1460 (前+35、後+40) mmと、短く・低く・幅広くなっている。写真のモデルは、2WDでは最上級グレードのRB20DET型ターボ215ps+5速MTを積むGTS-t Type Mで、価格は234万円。4速E-ATは9.7万円高であった。



スポーツカーの cockpit にいるような満足感と興奮を感じさせるインテリアを目指したという、黒とグレーを基調とした機能的でシンプルな運転席と室内。着座位置は先代より50mm低く、ドライバーを包み込むようなインストゥルメントデザインが採用されている。



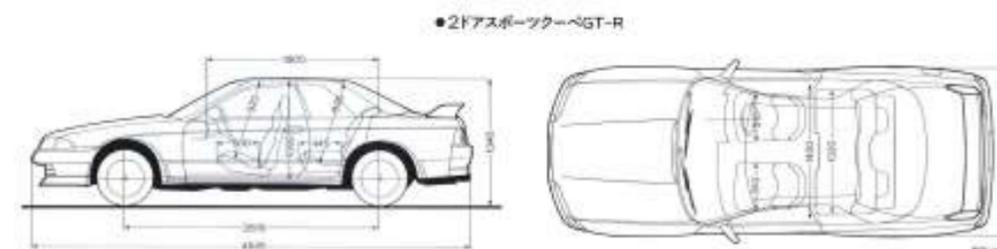
セダンと同時に発売された8代目スカイライン 2ドアスポーツクーペ。運動性能を重視したクーペの全長はセダンよりもリアのオーバーハングを50mm つめて4530mmとしており、先代より130mm短くなっている。全高は1325mmで先代のクーペより40mm低くなった。写真のモデルは、2WDでは最上級グレードのRB20DET型ターボ215ps+5速MTを積むGTS-t Type Mで、価格は238.5万円。4速E-ATを選択すると9.7万円高であった。リアスポイラー、サンルーフはオプション。



1989年8月発売時のカタログ。295×295mmの真四角な大判カタログで真っ黒な封筒に入れられていた。表紙には走行中いちばん人の目に触れるリアビューが載り、頁をめくと、そこには大きなキャッチコピーは無く、ごく控えめに「生まれながらにして伝説的な存在となることを運命づけられたクルマである。そのたくいまれな才能は時代を超越し輝きつづけるにちがいない。人々の熱い夢を全身に集めながら。」とある。価格は445万円。参考までにクーペGTS-4は283.5万円であった。



光物を一切省いた運転席。正面には専用6連メーター、センターコンソールには3連サブメーター(ブースト計、電圧計、油圧計)がセットされ、エアコンもコンプレッサーの消費トルクを低減した電子制御アクティブフルオートを装着、ホールド性を徹底的に追求したモノフォルムパッケージシートが採用された。ステアリングホイールの形状もテストコースで玉成されたという。



GT-Rは強化・チューニングされた4輪マルチリンクサスペンション、4輪操舵システムSuper HICAS、電子制御トルクスプリット4WDシステムATTESA E-TSなどを装備し、225/50R16 92Vタイヤ+16×8J鍛造アルミロードホイールを履く。エンジンフードとフロントフェンダーはアルミ製として鋼板より約11kgの軽量化を図っている。サイズを2ドアクーペGTS-4と比較するとホイールベースは同じ2615mmだが、全長は4545(+15)mm、全幅1755(+60)mm、全高1340(-5)mm、トレッド(前後とも)1480(+20)mm、最低地上高135(-15)mm、車両重量1430(+40)kg、乗車定員4(-1)名。



GT-Rの心臓ともいえるRB26DETT型2568cc直列6気筒DOHC 24バルブ インタークーラー付きツインターボ280ps/6800rpm、36.0kg-m/4400rpmエンジン。各部の剛性強化のほか、レスポンスにこだわり6連スロットルチャンバー、8000回転という高いレブリミット実現のため直動式軽量インナーシム型バルブリフター、耐熱性向上のためナトリウム封入中空エキゾーストバルブおよびステンレス鋼エキゾーストマニホールドなどを採用している。ターボはコンプレッサー側にギャレット製T3型、タービン側にT-25型を組み合わせ、タービンローターはメタルに対して慣性モーメントを約40%低減できるセラミックとしている。開発段階では310psを発生したが、市販車には強力すぎるのでデチューンして280psにしたという。

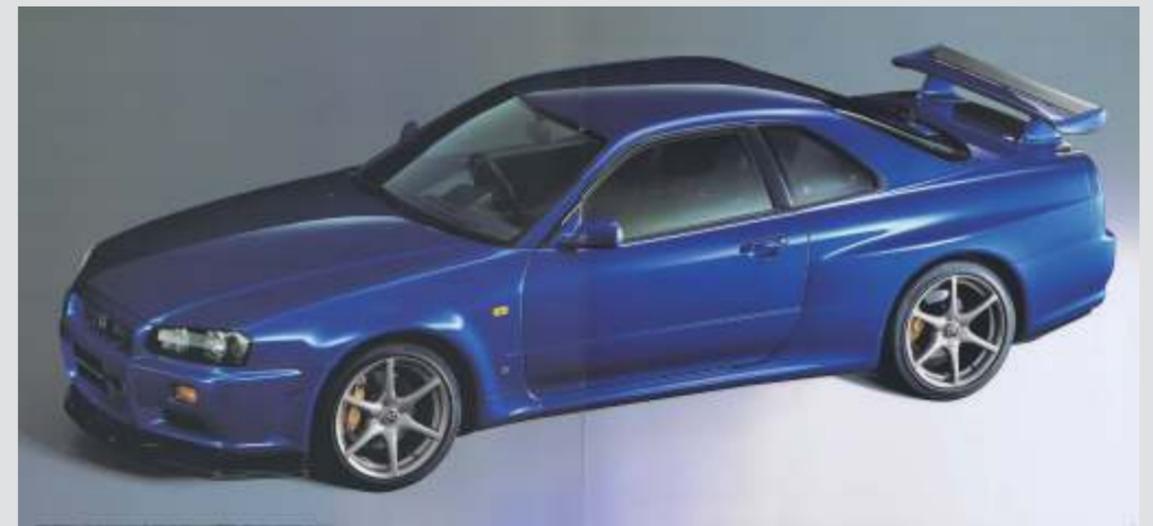


2000年10月にマイナーチェンジされた運転席。シートクロスが変更され、アルミスポーツベダル、ブラック&シルバー本革巻きステアリングホイール&シフトノブ、イリジウム調シルバーのセンターコンソール、シルバーメーターを採用するなどスポーティー感を演出している。

● R34型GT-R(5代目GT-R 1999年1月~2002年8月) ●



10代目となるR34型スカイライン発売から8カ月後の1999年1月、GT-Rの5代目となるR34型GT-Rが発売された。「究極のドライビングプレジャーの実現」というコンセプトのもと、15.6kg-m/lという国産最高のリッター当たりエンジントルクの実現と、ドイツGETRAG (ゲトラグ)社と共同開発した6速MT採用による動力性能向上、高性能18インチタイヤの採用などによる操安性能向上、冷却システムの改良などによるブレーキ性能向上、レース活動で蓄積したノウハウの活用による空力性能向上を実現。そして、そのポテンシャルをフルに引き出すため、R34型2ドアクーペのボディをベースにさらなる剛性強化を施し、世界トップレベルの高剛性ボディをまとめて登場した。



2000年10月にマイナーチェンジされたスカイラインのラインアップ。4ドアスポーツセダンが8モデル12車種、2ドアスポーツクーペは4モデル6車種で、合計12モデル18車種が用意されていた。

■年表

年	月	日	主な出来事/モデルの変遷	月	日	トピック
1952年 (昭和27)	3	7	たま自動車初のガソリンエンジン乗用車 (AISH-I型) を「プリンス」と命名し発売 (AISHは1956年10月のV型発売まで5回MC〈マイナーチェンジ〉実施)	4	28	GHQ廃止
1954年 (昭和29)				11	27	たま自動車 (株) ⇒プリンス自動車工業 (株) と改称
1954年 (昭和29)				4	1	小型乗用車に対する物品税引下げ (20%⇒15%)
1955年 (昭和30)				20		第1回全日本自動車ショウ開催 (20~29日、於東京・日比谷公園)
1955年 (昭和30)				30		富士精密工業 (株) とプリンス自動車工業 (株) 合併
1955年 (昭和30)				5	18	通産省の国民車育成要綱案発表 4人 (うち2名は子供でもよい) または2人+100kgの荷物が積載可能、 最高速度100km/h以上、時速60km/hで燃費1リッター当たり 30km以上、エンジン排気量350~500cc、車重400kg、 生産価格月産2000台で15万円以下 (後に販売価格25万円と訂正)
1956年 (昭和31)	3	—	セダン・スペシャル (AMSH-I型) (前輪にウィッシュボーン式独立懸架採用)	4	1	軽油引取税創設 (1リッター15円)
1956年 (昭和31)				16		日本道路公団発足
1956年 (昭和31)				7	17	経済白書、日本経済の成長と近代化を発表 (もはや戦後ではない)
1956年 (昭和31)				12	18	国連総会、日本の加盟を満場一致で可決
1957年 (昭和32)	4	24	初代スカイライン発売 (ALSI-1型)	4	5	政府、閣議で国産車の愛用を決定
1957年 (昭和32)				6	19	政府、国際収支改善緊急対策発表 (神武景気からなべ底不況へ)
1957年 (昭和32)				10	—	初代スカイラインを第44回パリ・モーターショーに出展
1958年 (昭和33)	9	—	スカイライン1900発表 (11月27日に皇太子殿下〈現天皇家陛下〉と正田美智子さんの御婚約発表にあわせ、栄光の讃歌/栄光の意味のグロリアと命名)	4	1	運輸省、小型四輪車の規格改定 寸法制限を全長: 4700mm (+400mm)、全幅: 1700mm (+20mm) に改定
1958年 (昭和33)				6	18	スカイライン2台をハワイにサンプル輸出
1958年 (昭和33)				9	—	スカイライン2台を対米サンプル輸出
1958年 (昭和33)				10	19	名神高速道路起工式
1958年 (昭和33)				23		東京タワー開場
1959年 (昭和34)	5	—	初代スカイウェイ (ALVG/PE-1型) 発売	1	1	メートル法施行
1959年 (昭和34)	10	—	スカイラインMC (ALSI-2型)、スカイウェイMC (ALVG/PE-2型) エンジン60ps⇒70psi強化	11	11	貿易自由化開始 (180品目)
1960年 (昭和35)	2	—	スカイラインMC (ALSI-2改-1型)、リアデザイン変更 (丸型テールランプ採用)、 デラックスは国産車初の4灯式ヘッドランプ採用	9	1	道路運送車両法改正、小型の排気量枠を1500cc⇒2000ccに引き上げ
1960年 (昭和35)				11	—	第42回トリノショーでスカイライン・スポーツ発表
1960年 (昭和35)				9	—	スカイウェイMC (ALVG/PE-2改型)、4灯式ヘッドランプ採用、3枚ドア車追加
1960年 (昭和35)				9	—	スカイラインMC (ALSI-2改-2型)、デラックスはグリルをグローリア式に変更、 スタンダードにも4灯式ヘッドランプ採用
1960年 (昭和35)						<年末の乗用車保有台数約45万7000台 (1960年以降は軽を含む)>
1961年 (昭和36)	3	—	スカイライン・スポーツ国内発表 (BLRA-3型)、発売は1962年4月	2	27	富士精密工業 (株) ⇒プリンス自動車工業 (株) と改称
1961年 (昭和36)	5	—	スカイライン・デラックスMC (BLSID-3型)、1900ccエンジン採用	4	1	物品税改正、2000ccまでの小型乗用車の税率30%から15%に
1961年 (昭和36)	10	—	スカイライン・スタンダードMC (BLSIS-3型)、スカイウェイMC (BLVG/PE-3型)、 1900ccエンジン採用	9	26	閣議、貿易自由化計画繰り上げ決定
1962年 (昭和37)	3	—	スカイウェイMC (ALVG/PE-3型)、バンに4ドア新設、3ドア廃止	6	1	自動車の保管場所の確保等に関する法律 (車庫規制法) 公布
1962年 (昭和37)	9	—	スカイライン・スーパー発売 (S21型)、フロントデザイン、サイドモール、内装変更	10	16	プリンス自動車工業村山工場完成式挙行
1962年 (昭和37)	10	—	スカイウェイMC (V23B/P23A-2型)、フロントデザイン、サイドモール、内装変更 (1963年9月生産中止)			<年末の乗用車保有台数約88万9000台>
1963年 (昭和38)	9	12	2代目スカイライン1500デラックス発表 (S50D-1型)、発売は11月 メンテナンスフリー化、エンジン封印、1年/3万kmグリースアップ不要	5	3,4	第1回日本GP自動車レース開催 (鈴鹿サーキット)
1963年 (昭和38)				7	15	名神高速道路 (尼崎-栗東間) 開通
1963年 (昭和38)				10	26	第10回全日本自動車ショーにプリンス1900スプリント (R52型) 参考出展
1963年 (昭和38)						<この年、わが国の四輪車生産100万台突破>
1964年 (昭和39)	4	—	2代目スカイライン1500スタンダード発売 (S50S-1型)	5	2,3	第2回日本GPでスカイライン総合2位 (鈴鹿サーキット)
1964年 (昭和39)	5	—	スカイラインGT発売 (S54A-1型)、100台限定	6	16	新潟地震発生
1964年 (昭和39)	8	—	スカイライン1500LPG発売	7	15	国産車の年式打刻制度廃止
1964年 (昭和39)	12	—	2代目スカイウェイ1500発売 (V51-1型)	8	1	首都高速道路1号線、4号線 (羽田-日本橋-新宿) 開通
1964年 (昭和39)				10	1	谷田部自動車高速試験場開場
1964年 (昭和39)				10	1	東海道新幹線、東京-新大阪間開通
1964年 (昭和39)				10	18	第18回オリンピック東京大会開催 (10月24日まで)
1964年 (昭和39)						<この年、四輪車生産台数約170万台、自動車の生産世界第4位>
1965年 (昭和40)	2	—	スカイライン2000GT発売 (S54B-2型)	5	8	プリンス自動車の村山テストコース完成 (周回路4.25km)
1965年 (昭和40)				5	31	日産自動車川又社長、プリンス自動車工業 (株) との合併覚書に調印
1965年 (昭和40)	6	—	スカイライン1500エステート発売 (W50A-1型)	7	1	東名名神高速道路全面開通
1965年 (昭和40)				10	1	乗用車 (完成車) の輸入自由化決定
1965年 (昭和40)	9	—	スカイライン2000GT-A発売 (S54A-2型)、(従来の2000GTは2000GT-Bとなる)	11	19	閣議、戦後初の赤字国債発行を決定 (均衡財政から国債財政へ)
1965年 (昭和40)						<年末の乗用車保有台数約218万1000台>
1966年 (昭和41)	10	—	スカイラインMC (S50-2型、W50A-2型、V51-2型、S54A/B-3型) フロント/リアデザイン変更、2年/6万kmグリースアップ不要	1	29	戦後初の赤字国債発行
1966年 (昭和41)				4	1	2000cc以下の乗用車の物品税16%⇒15%に引き下げ
1966年 (昭和41)				12		初の排出ガス規制実施を発表
1966年 (昭和41)				20		日産自動車川又社長、プリンス自動車工業との合併契約書に調印 (新資本金398億円)
1966年 (昭和41)				7	15	運輸省、自動車の有害排出ガス排出基準決定 (三、四輪車のCO許容限度3%以下、実施は9/1)
1966年 (昭和41)				8	1	日産自動車・プリンス自動車工業正式に合併、プリンス事業部を設置
1966年 (昭和41)						<この年、四輪車生産台数約228万台 (内乗用車88万台弱) に達し、 英国を抜き米国、西独について世界第3位となった>
1967年 (昭和42)	8	—	スカイライン1500系MC (S57D、S50S、W50A、V51型) 1500デラックスのエンジンをG1型⇒G15型に変更 セダン系のテールランプデザイン変更 呼称がプリンススカイライン⇒ニッサンスカイラインに変更	2	25	燃料車「ニッサンプリンスロイヤル (A70型)」宮内庁に納入
1967年 (昭和42)				6	5	第3次中東戦争勃発
1967年 (昭和42)				7	1	資本取引の自由化実施 (第1次資本自由化)
1967年 (昭和42)				1		欧州共同体 (EC) 発足
1967年 (昭和42)				8	1	日本の人口1億人を超す
1967年 (昭和42)				9	1	自動車排出ガス規制 (CO2.5%以下) を全車に実施
1967年 (昭和42)				12	1	プリンス事業部を解消し、組織を大幅に変更
1967年 (昭和42)				14		中央自動車道、調布-八王子間開通
1967年 (昭和42)						<この年、自動車生産台数315万台 (前年比36.7%増) で西独を抜き世界第2位。 自動車保有台数1000万台突破>

■スカイライン仕様一覧

発売年月	車種	駆動方式	エンジン型式	気筒数/バルブ型式	排気量cc	ボア×ストロークmm	最高出力ps/rpm	最大トルクkg-m/rpm	変速機(数字は変速段数)	ホイールベースmm	全長×全幅×全高mm	車両重量kg
S1系 (初代 1957年4月～1963年11月)												
1957/04	Dx (ALSID-1)	FR	GA30	L4/OHV	1484	75.0×84.0	60/4400	10.75/3200	4MT	2535	4280×1675×1535	1310
	Std (ALSIS-1)	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	4290×1675×1535	1285
1959/10	Dx (ALSID-2)	↑	GA4	↑	↑	↑	70/4800	11.5/3600	↑	↑	4360×1675×1535	1330
	Std (ALSIS-2)	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	4370×1675×1535	1310
1961/05	1900Dx (BLSID-3)	↑	GB4	↑	1862	84.0×84.0	91/4800	15.0/3600	↑	↑	4380×1675×1535	1340
1961/10	1900Std (BLSIS-3)	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	4390×1675×1535	1315
	Super (S21D)	↑	G2	↑	↑	↑	↑	↑	3MT/4MT (opt)	↑	4475×1680×1535	1340
1962/09	Std (S21S)	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	1315
	Sport (BLRA-3) Coupe	↑	GB4	↑	↑	↑	94/4800	15.6/3600	4MT	↑	4650×1695×1385	1350
1962/04	Sport (BLRA-3) Conv	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	4650×1695×1410	1340
S50系 (2代目 1963年11月～1968年8月) *1: 1965/02にF4MT、1965/06にセミアート2AT追加												
1963/11	Dx (S50D-1)	FR	G1	L4/SOHC	1484	75.0×84.0	70/4800	11.5/3600	3MT *1	2390	4100×1495×1435	960
1964/04	Std (S50S-1)	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	3MT	↑	3990×1495×1435	935
1964/05	GT (S54A-1)	↑	G7-A	L6/SOHC	1988	75.0×75.0	105/5200	16.0/3600	F4MT	2590	4300×1495×1410	1025
1965/02	2000GT (S54B-2)	↑	G7-B	↑	↑	↑	125/5800	17.0/4400	↑	↑	4255×1495×1410	1070
1965/06	Estate (W50A-1)	↑	G15	L4/SOHC	1484	75.0×84.0	70/4800	11.5/3600	3MT	2390	4157×1495×1435	1050
1967/08	Dx (S57D)	↑	G15	↑	1483	82.0×70.2	88/6000	12.2/4000	3MT/F4MT/セミアート	↑	4100×1495×1425	920
C10/GC10型 (3代目 1968年8月～1972年9月) *1: 1970/06追加設定。これ以降ATはすべて日産製となる。												
1968/08	Dx (C10)	FR	G15	L4/SOHC	1483	82.0×70.2	88/6000	12.2/4000	3MT/F4MT/BW3AT	2490	4235×1595×1405	960
	Std (C10S)	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	3MT	↑	4200×1595×1405	935
	Estate (WC10)	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	4275×1595×1405	1015
1968/10	2000GT (GC10)	↑	L20	L6/SOHC	1998	78.0×69.7	105/5200	16.0/3600	F4MT/日産製3AT *1	2640	4430×1595×1390	1090
1969/08	1800Dx (PC10)	↑	G18	L4/SOHC	1815	85.0×80.0	100/5600	15.0/3600	3MT/F4MT/3AT	2490	4235×1595×1405	965
1970/10	1800HT (KPC10)	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	2420	4135×1595×1390	950
	HT2000GT (KGC10)	↑	L20A	L6/SOHC	1998	78.0×69.7	115/5600	16.5/3600	F4MT/3AT	2570	4330×1595×1375	1080
PGC10/KPGC10型2000GT-R (初代GT-R 1969年2月～1972年9月)												
1969/02	2000GT-R (PGC10)	FR	S20	L6/DOHC	1989	82.0×62.8	160/7000	18.0/5600	F5MT	2640	4395×1610×1385	1120
1970/10	HT2000GT-R	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	2570	4330×1665×1370	1100
C110/GC110系 (4代目 1972年9月～1977年8月) *1: HTの全高は1385mm												
1972/09	1600Dx (C110)	FR	G16	L4/SOHC	1593	85.0×70.2	100/6000	13.8/4000	3MT/F4MT/3AT	2515	4250×1625×1405	980
	HT1600GL (KC110)	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	F4MT/3AT	↑	4250×1625×1395	1005
	1800Dx (PC110)	↑	G18	↑	1815	85.0×80.0	105/5600	15.3/3600	↑	↑	4250×1625×1405	995
	HT1800GL (KPC110)	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	4250×1625×1395	1015
	Wagon 1800 (WPC110)	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	4315×1625×1405	1045
	(HT) 2000GT (K GC110)	↑	L20	L6/SOHC	1998	78.0×69.7	120/6000	17.0/4000	F4MT/F5MT/3AT	2610	4460×1625×1395 *1	1125 (1135)
	(HT) 2000GT-X	↑	L20sux2	↑	↑	↑	130/6000	17.5/4400	↑	↑	↑	1140 (1150)
1975/09	(HT) 2000GT-X-E	↑	L20E	↑	↑	↑	↑	F5MT/3AT	↑	↑	1200 (1210)	
KPGC110型2000GT-R (2代目GT-R 1973年1月～4月)												
1973/01	2000GT-R (KPGC110)	FR	S20	L6/DOHC	1989	82.0×62.8	160/7000	18.0/5600	F5MT	2610	4460×1695×1380	1145
C210/GC210系 (5代目 1977年8月～1981年8月) *1: HTの全高は1375mm *2: HTの全高は1390mm *3: HTの全高は1375mm												
1977/08	(HT) 1600TI	FR	L16	L4/SOHC	1595	83.0×73.7	100/6000	13.5/4000	F4MT	2515	4400×1625×1390 *1	1030 (1050)
	(HT) 1800TI	↑	L18	↑	1770	85.0×78.0	105/6000	15.0/3600	F4MT/F5MT/3AT	↑	↑	1045 (1060)
	(HT) 1800TI-E	↑	L18E	↑	↑	↑	115/6200	15.5/3600	↑	↑	4400×1625×1405 *2	1060 (1065)
	(HT) 2000GT	↑	L20	L6/SOHC	1998	78.0×69.7	115/5600	16.5/3600	↑	2615	4600×1625×1390 *3	1170 (1175)
	(HT) 2000GT-E	↑	L20E	↑	↑	↑	130/6000	17.0/4400	F5MT/3AT	↑	↑	↑
1978/08	(HT) 1600TI	↑	Z16	L4/SOHC	1595	83.0×73.7	95/6000	13.5/3600	F4MT	2515	4400×1625×1390 *1	1045 (1065)
	(HT) 1800TI	↑	Z18	↑	1770	85.0×78.0	105/6000	15.0/3600	F4MT/F5MT/3AT	↑	↑	1060 (1075)
1979/08	(HT) 1800TI-E	↑	Z18E	↑	↑	↑	115/6000	15.5/3600	↑	↑	4400×1625×1405 *2	1085 (1090)
	Wagon 1800GL	↑	Z18	↑	↑	↑	105/6000	15.0/3600	↑	↑	4395×1625×1400	1100
1980/04	(HT) 2000 Turbo GT-E	↑	L20ET	L6/SOHC	1998	78.0×69.7	145/5600	21.0/3200	F5MT/3AT	2615	4600×1625×1390 *1	1205 (1210)
1980/06	(HT) 2000TI-E	↑	Z20E	L4/SOHC	1952	85.0×86.0	120/5600	17.0/3600	↑	2515	4400×1625×1405 *2	1140 (1145)
	(HT) 280D GT	↑	LD28	L6/SOHC	2792	84.5×83.0	91/4600	17.3/2400	↑	2615	4600×1625×1390 *1	1245 (1250)

発売年月	車種	駆動方式	エンジン型式	気筒数/バルブ型式	排気量cc	ボア×ストロークmm	最高出力ps/rpm	最大トルクkg-m/rpm	変速機(数字は変速段数)	ホイールベースmm	全長×全幅×全高mm	車両重量kg
R30型 (6代目 1981年8月～1985年8月) *1: HTの全高は1370mm *2: HTの全高は1360mm *3: 1983/10に4EATを積むRS・X追加。注: HBの車両重量はセダンより20～50kg重い												
1981/08	(HT/HB) 1800TI	FR	Z18	L4/SOHC	1770	85.0×78.0	105/6000	15.0/3600	F4MT/3AT	2610	4595×1665×1395 *1	1045 (1060)
	(HT/HB) 2000TI-E	↑	Z20E	↑	1952	85.0×86.0	120/5600	17.0/3600	F5MT/3AT	↑	↑	1085 (1095)
	(HT/HB) 2000GT-E	↑	L20E	L6/SOHC	1998	78.0×69.7	125/6000	17.0/4400	F5MT/3AT (Lockup付)	2615	4595×1675×1385 *2	1115 (1130)
	(HT/HB) 2000 Turbo GT-E	↑	L20ET	↑	↑	↑	145/5600	21.0/3200	↑	↑	4595×1675×1385 *2	1145 (1155)
	(HB) 2800 Diesel GT	↑	LD28	↑	2792	84.5×83.0	91/4600	17.3/2400	F5MT/3AT	↑	4595×1675×1385	1195
1981/10	(HT) 2000RS	↑	FJ20E	L4/DOHC	1990	89.0×80.0	150/6000	18.5/4800	F5MT *3	↑	4595×1665×1385 *2	1105 (1115)
1983/02	(HT) 2000 RS Turbo	↑	FJ20ET	↑	↑	↑	190/6400	23.0/4800	F5MT	↑	↑	1165 (1175)
1984/02	(HT) 2000 RS Turbo IC	↑	FJ20ETIC	↑	↑	↑	205/6400	25.0/4400	F5MT/4EAT	↑	4620×1675×1385 *2	1200 (1210)
R31型 (7代目 1985年8月～1989年5月) *1: HT/バサージュの全長は4650mm、HTの全高は1395mm *2: HTの全高は1385mm *3: ネット値 (R32からはすべてネット値)												
1985/08	(HT) 1800	FR	CA18S	L4/SOHC	1809	83.0×83.6	100/5600	15.2/2800	F5MT/4AT	2615	4590×1690×1410 *1	1170 (1200)
	(HT) GT	↑	RB20E	L6/SOHC	1998	78.0×69.7	130/5600	18.5/4000	F5MT/4EAT	↑	4650×1690×1400 *2	1280 (1310)
	HT GT Twincam	↑	RB20DE	L6/DOHC	↑	↑	165/6400	19.0/5600	↑	↑	4650×1690×1385	1380
1986/01	HT GT Twincam Turbo	↑	RB20DET	↑	↑	↑	210/6400	25.0/3600	↑	↑	↑	1440
	Wagon 1800	↑	CA18S	L4/SOHC	1809	83.0×83.6	85/5200	13.5/3200	F5MT/4AT	↑	4590×1690×1410	1180
	Wagon GT Turbo	↑	RB20ET	L6/SOHC	1998	78.0×69.7	145/6000	21.0/3200	4EAT	↑	4650×1690×1410	1350
1986/05	Coupe GTS	↑	RB20E	L6/SOHC	↑	↑	130/5600	18.5/4000	F5MT/4EAT	↑	4660×1690×1365	1270
	Coupe GTS Twincam	↑	RB20DE	L6/DOHC	↑	↑	165/6400	19.0/5600	↑	↑	↑	1280
	Coupe GTS Twincam Turbo	↑	RB20DET	↑	↑	↑	180/6400 *3	23.0/3600	↑	↑	↑	1320
1987/08	Coupe GTS-R	↑	RB20DET-R	↑	↑	↑	210/6400 *3	25.0/4800	F5MT	↑	↑	1340
R32型 (8代目 1989年5月～1993年8月) *1: Cplは全長4530mm、全高1320mm *2: Cplは全長4530mm、全高1345mm *3: Cplは全長4530mm、全高1325mm												
1989/05	Gxi	FR	CA18i	L4/SOHC	1809	83.0×83.6	91/5200	14.5/3200	F5MT/4AT (Lockup付)	2615	4580×1695×1340	1120
	GTE	↑	RB20E	L6/SOHC	1998	78.0×69.7	125/5600	17.5/4400	F5MT/4EAT	↑	↑	1200
	(Coupe) GTS	↑	RB20DE	L6/DOHC	↑	↑	155/6400	18.8/5200	↑	↑	4580×1695×1340 *1	1240 (1210)
	(Coupe) GTS-t	↑	RB20DET	↑	↑	↑	215/6400	27.0/3200	↑	↑	↑	1290 (1260)
1989/08	(Coupe) GTS-4	4WD	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	4580×1695×1360 *2	1420 (1390)	
1991/08	(Coupe) GTS25	FR	RB25DE	↑	2498	86.0×71.7	180/6000	23.0/5200	F5MT/5EAT	↑	4580×1695×1340 *3	1340 (1320)
1992/04	Autech Version	4WD	RB26DE	↑	2568	86.0×73.7	220/6800	25.0/5200	4EAT	↑	4580×1695×1360	1480
R32型GT-R (3代目GT-R 1989年8月～1995年1月) *1: 1993/02発売のV・specおよび1994/02発売のV・spec IIの全高は1355mm、車両重量は1500kg												
1989/08	GT-R	4WD	RB26DETT	L6/DOHC	2568	86.0×73.7	280/6800	36.0/4400	F5MT	2615	4545×1755×1340 *1	1430 *1
1990/03	GT-R NISMO	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	1400
R33型 (9代目 1993年8月～1998年5月) *1: TypeSは200/6400 *2: Cplは全長4640mm、全高1340mm *3: Cplは全長4640mm、全高1355mm												
1993/08	GTS	FR	RB20E	L6/SOHC	1998	78.0×69.7	130/5600	17.5/4400	F5MT/4EAT	2720	4720×1720×1360	1270
	(Coupe) GTS25	↑	RB25DE	L6/DOHC	2498	86.0×71.7	190/6400 *1	23.5/4800	5EAT (F5MT)	↑	4720×1720×1360 *2	1360 (1310)
	(Coupe) GTS25t	↑	RB25DET	↑	↑	↑	250/6400	30.0/4				

参考文献

『日産自動車30年史』 日産自動車株式会社
『日産自動車社史 1964～1973』 日産自動車株式会社
『21世紀への道 日産自動車50年史』 日産自動車株式会社
『日産自動車開発の歴史(上) 1945～1966』 説の会
『日産自動車開発の歴史(下) 1967～1983』 説の会
伊藤修令 『走りの追求 R32スカイラインGT-Rの開発』 グランプリ出版
石田宜之、山洞博司 『スカイライン(R32)GT-Rレース仕様車の技術開発』 グランプリ出版
「富士精密ニュース」 富士精密工業株式会社
「自動車ガイドブック」バックナンバー 自動車工業振興会
「カーグラフィック」バックナンバー 二玄社
「各種カタログ、広報資料、宣伝用冊子類」

編集部より

本書は、日本を代表するロングセラー車であるスカイラインが、1957年に60周年を迎えることから企画されました。誕生以来、スカイラインには様々な変遷がありますが、なかでも「走りのスカイライン」の復活を目指して開発された新世代のR32型、それに続くR33、R34型は、モータースポーツでの活躍も含め、その歴史の中でも極めて重要であると考えます。これらのモデルの登場が、現在でもスカイラインが日産を代表する車種であり続け、多くの支持を集めている大きな理由のひとつと言っても過言ではありません。本書ではこれらのモデルを中心に、R32型以前とR34型以降の足跡も含めながら紹介することに努めました。

また、編集にあたっては以下の方々からの多大なるご協力を賜りました。日産自動車グローバルブランドエンゲージメント部の中山竜二氏には本書編集のための資料に関してご協力をいただきました。自動車史料保存委員会からは当時のカタログや写真のご協力を得ました。

さらに、R32型スカイライン開発主管の伊藤修令氏、R33、R34型スカイライン開発主管の渡邊衡三氏、前出の日産自動車の中山竜二氏には、スカイラインとの関わりなどについて、お三方ならではの序文をいただきました。ここに厚く御礼を申し上げます。

本書をご覧いただき、名称表記、性能データ、事実関係の記述に差異など、お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房 編集部

あとがき

筆者が富士精密工業株式会社に入社したのが1956年4月。1カ月後の5月に初代スカイラインの試作1号車が完成した。筆者が配属されたのが研究所第2研究室というところ。研究所を名乗っているが実験部隊であった(実験部となったのは1961年9月)。最初に担当したのはステアリングシステムとトランスミッション以降の駆動系(プロペラシャフト、ファイナルドライブ、ドライブシャフト、ホイールハブ)で、スカイラインでの初仕事はフロントのホイールアライメント調整で、その時の作業の様子はいまでも鮮明に思い出せる。当時はまだ実験手法も確立されておらず、設計陣も経験が浅いため思わぬトラブルが発生することもあった。しかし、実験部隊と設計陣のコミュニケーションは素晴らしく、一心同体となって試行錯誤を重ね解決していった。

当時、東村山の通産省機械試験所にあった一周2kmの長楕円形周回路を持つテストコースがわが国唯一のものであった。使用希望者が多く予約を取るのが大変で、ほとんどのテストは一般道で実施されたのも、いまでは想像もできないのではないだろうか。未舗装の悪路は近くにいくらでもあったが、長い直線があり、人やクルマが通らない舗装路を探すのは大変で、国道4号線の白河の手前あたりまで遠征することもあった。しかし1960年代に入るとクルマの交通量も増え、道路も舗装されるようになり、悪路を求めて栗橋あたりまで行かないとデータが採れなくなり、苦労したことなどが、本書を執筆しているとまるで昨日のここのようによみがえってきた。

執筆にあたって、カラー頁のカタログ、古い広報資料などのデータを日産自動車から提供していただき、また、ACCJの森匡延会長、清水辰也副会長および小田正仁副会長に貴重な資料を提供していただいた。さらに、自動車資料保存委員会の史料も活用させていただいた。また、三樹書房の小林謙一社長、山田国光氏には構想の段階から、数々のご教示をいただき、編集にあたってはひとかたならずご苦勞をおかけした。そのうえ、R32型スカイライン開発主管の伊藤修令氏、R33、R34型スカイライン開発主管の渡邊衡三氏、日産自動車の中山竜二氏には心のこもった序文をいただいた。皆様のご協力により、この本が完成したことに改めて感謝の意を表したい。

当摩 節夫

当摩 節夫 (とうま・せつお)

1937年、東京に生まれる。1956年に富士精密工業入社、開発実験業務にかかわる。1967年、合併した日産自動車の実験部に移籍、1970年にATテストでデトロイト～西海岸を車で1往復約1万キロ走破。往路はシカゴ～サンタモニカまで、当時は現役であった「ルート66」3800kmを走破。1972年に日産自動車、海外サービス部に移り、海外代理店のマネージメント指導、KD車両のチューニングなどにかかわる。1986年～1997年の間、カルソニック(現カルソニック・カンセイ)の海外事業部に移籍、豪亜地域の海外拠点展開にかかわる。1986年～1989年の間シンガポール駐在。現在はRJC(日本自動車研究者 ジャーナリスト会議)および、米国SAH(The Society of Automotive Historians, Inc.)のメンバー。1954年から世界の自動車カタログの収集を始め現在に至る。

「モーターファン別冊すべてシリーズ」(三栄書房)に「スバル・レガシイ史」「スカイライン史」「スカイラインGT-R史」「1950年代のアメリカン・ステーションワゴン」「ホンダ・シビック史」、「カー・IO」(芸文社)に「高級車史」、「別冊月刊プレイボーイ」(集英社)に「魅力にあふれたアメリカ車のカタログ」、「スーパーCG」(二玄社)に「クライスラー300・レターシリーズ」「戦後のパカード史」「戦後のスチュードベーカー史」「GM ヘリテージ・センター」など多数寄稿。著書に『プリンス自動車 日本の自動車史に偉大な足跡を残したメーカー』『三菱自動車 航空技術者たちが基礎を築いたメーカー』『ロータリーエンジン車 マツダを中心としたロータリーエンジン搭載モデルの系譜』『富士重工業 「独創の技術」で世界に展開するメーカー』『ミニ1959～2000 世界標準となった英国の小型車』『いすゞ乗用車1922～2002』『ニッサン セドリック/グロリア 「技術の日産」を牽引した乗用車』『ダットサン/ニッサン フェアレディ 日本初のスポーツカーの系譜1931～1970』(いずれも三樹書房)がある。

スカイライン

R32、R33、R34型を中心として

著者 当摩 節夫

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Setsuo Toma/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します